

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2015/253 DER KOMMISSION****vom 16. Februar 2015****zur Regelung der Probenahmen und der Berichterstattung gemäß der Richtlinie 1999/32/EG des Rates bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 1b und Artikel 7 Absatz 1a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der kostenwirksamen und kohärenten Durchführung und Durchsetzung der Richtlinie 1999/32/EG muss hohe Priorität eingeräumt werden, wenn die projizierten Gesundheits- und Umweltvorteile der Richtlinie infolge der Verringerung der Schwefeldioxidemissionen aus dem Schiffsverkehr verwirklicht, faire Wettbewerbsbedingungen geschaffen und die Nachhaltigkeit des Seeverkehrs verbessert werden sollen.
- (2) Um die Artikel 3a, 4a und 4b der Richtlinie 1999/32/EG wirksam umzusetzen, müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass mit ausreichender Häufigkeit und Genauigkeit Proben der an Schiffe gelieferten und an Bord verfeuerten Schiffskraftstoffe entnommen und analysiert werden, auch durch Überprüfung von Logbüchern und Tanklieferscheinen.
- (3) Gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 1999/32/EG ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um den Schwefelgehalt der zur Verfeuerung an Bord verwendeten Schiffskraftstoffe während des Aufenthalts der Schiffe in den betreffenden Seegebieten und Häfen durch Probenahmen zu kontrollieren. In diesem Kontext sollte der Begriff der Probenahme breit ausgelegt werden und alle in Artikel 6 Absatz 1a Buchstaben a, b und c der Richtlinie vorgesehenen Methoden zur Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften (Konformitätsüberprüfung) umfassen.
- (4) Die Beprobung von Schiffskraftstoff zum Zwecke der Konformitätsüberprüfung sollte entweder durch das Ziehen, mit anschließender Analyse, einer Stichprobe an der Bunkereinrichtung oder durch Analyse der relevanten versiegelten Bunkerproben an Bord erfolgen.
- (5) Die Häufigkeit der Probenahme sollte sich nach der Zahl der in einem Mitgliedstaat anlegenden einzelnen Schiffe, der Überprüfung der Schiffspapiere, der Anwendung alternativer Auswahltechnologien, die eine ausgewogene Lastenteilung zwischen den Mitgliedstaaten und Kostenwirksamkeit gewährleisten, sowie nach spezifischen Warnmeldungen für einzelne Schiffe richten.
- (6) Probenahmen von Schiffskraftstoffen während der Lieferung sollten in erster Linie Schiffskraftstofflieferanten betreffen, bei denen sich wiederholt herausgestellt hat, dass sie die auf dem Tanklieferschein angegebene Spezifikation nicht erfüllen, wobei die Menge der von dem betreffenden Lieferanten vermarkteten Schiffskraftstoffe zu berücksichtigen ist.
- (7) Um die Richtlinie 1999/32/EG kostenwirksam umzusetzen, sollten sich die Mitgliedstaaten an die vorgegebene Häufigkeit der Probenahmen halten und die Schiffe für die Überprüfung der Kraftstoffkonformität nach nationalen risikobasierten Auswahlmechanismen oder anhand innovativer Technologien für die Konformitätsüberprüfung auswählen und die auf diese Weise erhobenen Daten an andere Mitgliedstaaten weitergeben.
- (8) Ein von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs speziell entwickeltes und betriebenes EU-Informationssystem, das den Mitgliedstaaten ab 1. Januar 2015 zur Verfügung steht, soll als Plattform für die Erfassung und den Austausch von Informationen über die Ergebnisse der einzelnen im Rahmen der Richtlinie 1999/32/EG durchgeführten Konformitätsüberprüfungen dienen. Die Mitgliedstaaten sollten aufgefordert werden, das System, das wesentlich zur Rationalisierung und Optimierung der Bewertung der Einhaltung der Richtlinienvorschriften beitragen kann, anzuwenden.
- (9) Um unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für Mitgliedstaaten ohne Küste, für die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe oder für deren Kraftstofflieferanten zu vermeiden, sollten diese Mitgliedstaaten von bestimmten Auflagen befreit werden.
- (10) Die Berichterstattung sollte die optimale Nutzung aller verfügbaren Spitzentechnologien berücksichtigen, um den Verwaltungsaufwand auf ein Minimum zu begrenzen, wobei den Mitgliedstaaten, die eine traditionellere Berichterstattung vorziehen, Flexibilität einzuräumen ist. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Möglichkeit haben, ihren relevanten jährlichen Berichtspflichten im Rahmen der Richtlinie 1999/32/EG über das EU-Informationssystem nachzukommen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13.

- (11) Frühestens am 1. Januar 2016 und vorbehaltlich der Verfügbarkeit gemeinsam nutzbarer Daten über Konformitätsüberprüfungen und Probenahmen bezüglich des Schwefelgehalts können die Mitgliedstaaten den in das EU-Informationssystem integrierten risikobasierten Auswahlmechanismus nutzen, um die Überprüfung von Schiffskraftstoffen kostenwirksam zu priorisieren.
- (12) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des mit Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 1999/32/EG eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

##### **Gegenstand**

Dieser Beschluss regelt die Probenahme, die Häufigkeit der Probenahmen und die Berichterstattung im Rahmen der Richtlinie 1999/32/EG bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen.

#### Artikel 2

##### **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieses Beschlusses gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Tagesbunker“: der Tank, aus dem der Kraftstoff der nachgeschalteten Schwerölverbrennungsmaschine zugeführt wird;
2. „Bunkersystem“: das System für die Verteilung, Filtration, Reinigung und Zuführung von Kraftstoff aus den Tagesbunkern zur Schwerölverbrennungsmaschine;
3. „Vertreter des Schiffs“: der Kapitän oder der für die verwendeten Schiffskraftstoffe, die Papiere und die Genehmigung der alternativen Kraftstoffprobenahmestelle zuständige Offizier;
4. „Kontrollbeauftragter“: eine von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats mit der Überprüfung der Einhaltung der Schwefelvorschriften der Richtlinie 1999/32/EG ordnungsgemäß betraute Person;
5. „EU-Informationssystem“: ein von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs betriebenes System, das die An- und Auslaufdaten einzelner Schiffe innerhalb von SafeSeaNet, dem Informationsmanagementsystem gemäß Artikel 22a der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlament und des Rates <sup>(1)</sup> („SafeSeaNet“), verwendet, um Informationen über die Ergebnisse einzelner Konformitätsüberprüfungen im Rahmen der Richtlinie 1999/32/EG zu erfassen und auszutauschen. Auf der Grundlage dieser Überprüfungsergebnisse und damit zusammenhängender Feststellungen wird im Rahmen der Richtlinie 1999/32/EG ein risikobasierter Auswahlmechanismus für die EU entwickelt.

#### Artikel 3

##### **Häufigkeit der Probenahmen von an Bord verwendeten Schiffskraftstoffen**

- (1) Die Mitgliedstaaten kontrollieren die an Bord befindlichen Logbücher und Tanklieferscheine bei mindestens 10 % aller jährlich in dem betreffenden Mitgliedstaat einlaufenden einzelnen Schiffe.

Die Gesamtzahl der jährlich in einem Mitgliedstaat einlaufenden einzelnen Schiffe entspricht dem Durchschnitt der in vorangegangenen drei Jahren nach SafeSeaNet-Angaben eingelaufenen Schiffe.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

(2) Ab 1. Januar 2016 wird der Schwefelgehalt des an Bord verwendeten Schiffskraftstoffs auch durch Entnahmen und/oder Analysen von Proben aus den gemäß Absatz 1 kontrollierten Schiffen überprüft, wobei die folgenden Mindestprozentsätze von Schiffen kontrolliert werden:

- a) 40 % in vollständig an SOx-Emissions-Überwachungsgebiete (SECA) angrenzenden Mitgliedstaaten;
- b) 30 % in teilweise an SECA-Gebiete angrenzenden Mitgliedstaaten;
- c) 20 % in nicht an SECA-Gebiete angrenzenden Mitgliedstaaten.

Ab 1. Januar 2020 wird in Mitgliedstaaten, die nicht an SECA-Gebiete angrenzen, der Schwefelgehalt der an Bord verwendeten Schiffskraftstoffe auch durch Entnahmen und/oder Analysen von Proben aus 30 % der gemäß Absatz 1 kontrollierten Schiffe überprüft.

Die Mitgliedstaaten können die Häufigkeitsauflagen dieses Absatzes erfüllen, indem sie die Schiffe nach nationalen risikobasierten Auswahlmechanismen und spezifischen, an das EU-Informationssystem gemeldeten Warnungen betreffend einzelne Schiffe auswählen.

(3) Die gemäß Absatz 2 berechnete Zahl einzelner Schiffe, die auch durch Probenahmen und/oder Analysen kontrolliert werden müssen, kann korrigiert werden (wobei eine Verringerung um mehr als 50 % jedoch nicht gestattet ist), und zwar entweder

- a) durch Abzug der Zahl einzelner Schiffe, deren etwaige Nichtkonformität nach Fernerkundungstechnologien oder mittels *Quick-Scan*-Analysemethoden überprüft wird, oder
- b) durch Festsetzung einer angemessenen Zahl, soweit an Bord von mindestens 40 % der in dem betreffenden Mitgliedstaat jährlich einlaufenden einzelnen Schiffe Dokumentenprüfungen gemäß Absatz 1 durchgeführt werden.

Die Korrektur gemäß den Buchstaben a und b wird in das EU-Informationssystem eingegeben.

(4) Ab 1. Januar 2016 kann ein Mitgliedstaat beschließen, für die Häufigkeit seiner jährlichen Probenahmen nicht die Regelung nach den Absätzen 1, 2 und 3, sondern den risikobasierten Auswahlmechanismus der EU zugrunde zu legen.

(5) Dieser Artikel gilt nicht für die Tschechische Republik, Luxemburg, Ungarn, Österreich und die Slowakei.

#### Artikel 4

### Häufigkeit der Probenahmen von Schiffskraftstoffen während der Lieferung

(1) Gemäß Artikel 6 Absatz 1a Buchstabe b der Richtlinie 1999/32/EG und unter Berücksichtigung der Menge der gelieferten Schiffskraftstoffe entnehmen und analysieren die Mitgliedstaaten Proben von Schiffskraftstoffen während der Anlieferung an Bord durch Schiffskraftstofflieferanten, die in dem betreffenden Mitgliedstaat registriert sind und die nachweislich mindestens drei Mal in einem gegebenen Jahr Kraftstoff lieferten, der nach den Meldungen an das EU-Informationssystem oder den Angaben im Jahresbericht gemäß Artikel 7 die auf dem Tanklieferschein angegebene Spezifikation nicht erfüllt.

(2) Dieser Artikel gilt nicht für die Tschechische Republik, Luxemburg, Ungarn, Österreich und die Slowakei.

#### Artikel 5

### Probenahmeverfahren für die Überprüfung des Schwefelgehalts des an Bord verwendeten Schiffskraftstoffes

(1) Wird der Schwefelgehalt von an Bord verwendeten Schiffskraftstoffen gemäß Artikel 3 überprüft, so gehen die Mitgliedstaaten bei der Probenahme und der Überprüfung der Einhaltung der Schwefelnormen nach folgenden Schritten vor:

- a) Überprüfung von Logbüchern und Tanklieferscheinen;
- b) gegebenenfalls Anwendung eines oder beider der nachstehenden Mittel zur Probenahme und Analyse:
  - i) Analyse der dem Tanklieferschein beigefügten, an Bord von Schiffen versiegelten Bunkerproben, die gemäß Anhang VI Regel 18 Nummern 8.1 und 8.2 des MARPOL-Übereinkommens entnommen wurden;

- ii) Entnahme an Bord von Stichproben der zur Verfeuerung an Bord bestimmten Kraftstoffe gemäß Artikel 6, mit anschließender Analyse.
- (2) Nach der Überprüfung und Analyse des Schwefelgehalts zeichnet der Kontrollbeauftragte die Einzelheiten der kraftstoffspezifischen Kontrolle und deren Ergebnisse entsprechend der gewünschten Art von Angaben gemäß Artikel 7 Buchstabe a auf.

#### Artikel 6

##### **Stichprobenahme an Bord**

- (1) Die Mitgliedstaaten entnehmen die Kraftstoffstichprobe an Bord als Einzel- oder Sammelprobe an der Stelle, an der eigens für die Entnahme einer Probe aus dem Bunkersystem ein Ventil vorgesehen ist, wie aus dem Kraftstoffrohrleitungsplan oder dem Generalplan des Schiffes hervorgeht und von der Flaggenverwaltung oder der stellvertretenden anerkannten Organisation genehmigt.
- (2) In Ermangelung der Probenahmestelle gemäß Absatz 1 wird die Kraftstoffprobe an der Stelle gezogen, an der sich ein Ventil für die Zwecke einer Probenahme befindet und die die folgenden Bedingungen erfüllt:
- a) Sie muss leicht und sicher zugänglich sein;
  - b) sie muss für die unterschiedlichen Kraftstoff-Güteklassen, die an der Schweröl-Verbrennungsposition der Verbrennungsmaschine verwendet werden, geeignet sein;
  - c) sie muss der Kraftstoffrohrleitung aus dem Tagestank nachgeschaltet sein;
  - d) sie muss so nahe und so sicher wie machbar am Kraftstoffeinlass der Schweröl-Verbrennungsposition gelegen sein, wobei die Kraftstofftypen, die Fließgeschwindigkeit, die Temperatur und der Druck hinter der ausgewählten Probenahmestelle zu berücksichtigen sind;
  - e) sie muss vom Vertreter des Schiffes vorgeschlagen und vom Kontrollbeauftragten genehmigt werden.
- (3) Die Mitgliedstaaten können an mehreren Probenahmestellen im Bunkersystem eine Stichprobe ziehen, um festzustellen, ob im Falle nicht komplett abgedichteter Bunkersysteme oder mehrerer Tagestanks die Möglichkeit einer Kreuzkontamination des Kraftstoffs besteht.
- (4) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Stichprobe in einem Sammelbehälter gepoolt wird, aus dem mindestens drei für den verwendeten Schiffskraftstoff repräsentative Probeflaschen abgefüllt werden können.
- (5) Die Mitgliedstaaten treffen Maßnahmen, die gewährleisten, dass
- a) die Probeflaschen vom Kontrollbeauftragten mit einem individuellen Kennzeichen versiegelt werden, welches im Beisein des Vertreters des Schiffes angebracht wird;
  - b) zwei Probeflaschen zur Analyse an Land verbracht werden;
  - c) eine Probeflasche vom Vertreter des Schiffes ab dem Tag der Probenahme mindestens zwölf Monate lang verwahrt wird.

#### Artikel 7

##### **In die Jahresberichte aufzunehmende Angaben**

Die der Kommission vorzulegenden Jahresberichte der Mitgliedstaaten über die Einhaltung der Normen bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen enthalten mindestens folgende Angaben:

- a) Jahresgesamtzahl und Art der Nichtkonformitäten des gemessenen Schwefelgehalts eines untersuchten Kraftstoffs, einschließlich Ausmaß der Nichtkonformität einzelner Schwefelgehalte und die durch Probenahme und Analyse bestimmten durchschnittlichen Schwefelgehalte;
- b) Jahresgesamtzahl der Dokumentenprüfungen, einschließlich Tanklieferscheine, Ort der Kraftstoffbunkerung, Öltagebücher, Logbücher, Verfahren der Kraftstoffumstellung und Aufzeichnungen;

- c) geltend gemachte Nichtverfügbarkeit von Schiffskraftstoffen gemäß Artikel 4a Absatz 5b der Richtlinie 1999/32/EG, einschließlich Schiffsdaten sowie Bunkerhafen und Mitgliedstaaten, in denen der Kraftstoff nicht verfügbar war, Zahl der vom selben Schiff geltend gemachten Fälle und Art des nicht verfügbaren Bunkers;
- d) Meldungen und Protestschreiben gegen Schiffskraftstofflieferanten in ihrem Hoheitsgebiet bezüglich des Schwefelgehalts von Kraftstoffen;
- e) Liste mit den Namen und Anschriften aller Schiffskraftstofflieferanten in dem betreffenden Mitgliedstaat;
- f) Beschreibung der Anwendung alternativer emissionsmindernder Verfahren, einschließlich Versuchen und kontinuierlicher Emissionsüberwachung, oder der Verwendung alternativer Kraftstoffe mit Kontrolle der Einhaltung der Auflage bezüglich der kontinuierlichen Minderung von SO<sub>x</sub>-Emissionen gemäß den Anhängen I und II der Richtlinie 1999/32/EG bei den Schiffen, die unter der Flagge des Mitgliedstaats fahren;
- g) gegebenenfalls Beschreibung nationaler risikobasierter Auswahlmechanismen, einschließlich spezifischer Warnmeldungen, und der Anwendung und der Ergebnisse von Fernerkundungs- und anderen verfügbaren Technologien zur Priorisierung einzelner Schiffe im Hinblick auf die Konformitätsüberprüfung;
- h) Gesamtzahl und Art der eingeleiteten Verstoßverfahren und/oder Sanktionen und Höhe der von der zuständigen Behörde sowohl gegen Schiffsbetreiber als auch gegen Kraftstofflieferanten verhängten Geldstrafen;
- i) für jedes einzelne Schiff im Anschluss an die Kontrolle der Logbücher und der Tanklieferscheine und/oder die Probenahme:
  - i) Schiffsdaten, einschließlich IMO-Nummer, Typ, Alter und Tonnage;
  - ii) Berichte über Probenahmen und Analysen, einschließlich der Zahl und der Art der Proben, der angewandten Probenahmeverfahren und der Probenahmestellen, zwecks Überprüfung der Konformität des Schiffstyps;
  - iii) relevante Informationen über Tanklieferscheine, den Ort der Kraftstoffbunkerung, die Öltagebücher, die Logbücher und die Verfahren der Kraftstoffumstellung;
  - iv) gegen das betreffende Schiff auf nationaler Ebene eingeleitete Durchsetzungsmaßnahmen und rechtliche Schritte und/oder Sanktionen;

#### Artikel 8

##### **Berichtsformat**

- (1) Die Mitgliedstaaten können das EU-Informationssystem verwenden, um unmittelbar nach der Überprüfung alle relevanten kraftstoffspezifischen Kontrolldetails und Kontrollergebnisse, einschließlich probenahmespezifischer Informationen, in das System einzugeben.
- (2) Mitgliedstaaten, die das EU-Informationssystem verwenden, um Daten über die Konformitätsüberprüfung zu erfassen, auszutauschen und gemeinsam zu nutzen, können die vom EU-Informationssystem bereitgestellte jährlich aggregierte Sammlung von Durchsetzungsmaßnahmen nutzen, um ihren Berichtspflichten gemäß Artikel 7 der Richtlinie 1999/32/EG nachzukommen.
- (3) Mitgliedstaaten, die das EU-Informationssystem nicht verwenden, stellen entweder eine einfache Verbindung zwischen dem EU-Informationssystem und ihrem nationalen Informationssystem her, das gegebenenfalls zumindest in der Lage ist, dieselben Datenfelder auszufüllen wie das EU-Informationssystem, oder erstatten auf elektronischem Wege über die Punkte gemäß Artikel 7 Bericht.

#### Artikel 9

##### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 16. Februar 2015

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER